



# GENEL TÜRK TARİHİ


## ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Cilt/Volume 5, Sayı/Issue 10, Temmuz/July 2023, ss. 741-758.

Geliş Tarihi–Received Date: 11.10.2022 Kabul Tarihi–Accepted Date: 14.02.2023

ARAŞTIRMA MAKALESİ – RESEARCH ARTICLE

### TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

 10.53718/gttad.1187689

 ERDAL KORKMAZ\*

#### ÖZ

XIX. yüzyıl, Fransız İhtilali'nin getirdiği milliyetçilik ve Sanayi İnkılabı sonucu ortaya çıkan sömürgeciliğin etkisi ile şekillenmiştir. Milliyetçilik akımı yeni devletlerin kurulmasına ve imparatorlukların yıkılmasına neden olmuştur. Sanayi İnkılabı ise, üretim şeklinin el emeğinden makine odaklı hale gelmesine etki etmiştir. Sanayi İnkılabı, endüstrileşen devletlerin hammadde ve pazar ihtiyacını artırmış ve sömürgecilik yarışını beraberinde getirmiştir. Bu iki olgu yeni devletlerin kurulmasına ve dünyanın farklı alan ve sahalarının işgaline zemin hazırlamıştır. Milliyetçilik akımının etkisi ile dünyadaki mevcut statüko değişmeye başlamıştır. Bu sürecin bir yansıması olarak 1871'de Almanya kurulurken, ilgili devletin gelişen sanayisi için hammadde ve pazar arayışına girmesi İngiltere ve Fransa ile karşı karşıya gelmesine neden olmuştur.

İngiltere ve Fransa'nın, Almanya'dan daha önce sanayileşmesi ve sömürge yarışında diğer ülkelerden önde olması, devletlerin çıkarları dâhilinde bloklaşmasına etki etmiştir. Mevcut statükonun çıkarlarına aykırı olmasından rahatsızlık duyan Almanya'nın önderliğinde İtalya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun katılımı ile 1882'de Üçlü İttifak kurulmuştur. Neticede İngiltere ve Fransa'nın dünya sömürgelerinden Almanya'ya pay vermek istememesi ve Almanya'yı kendisi için bir tehdit olarak görmesi dünya savaşına giden süreci başlatmıştır. Üçlü İttifakın kurulduğu dönemde Osmanlı Devleti büyük bir siyasi, askeri ve ekonomik kriz ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu kapsamda bir taraftan milliyetçi isyanlar, diğer taraftan dış borçlar ve ilave olarak 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden kaynaklı sorunlar kaotik bir durumla karşı karşıya kalınmasına yol açmıştır. Bu ortamda Osmanlı Devleti, özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra İngiltere'nin kendi topraklarını bölmeye dönük siyaseti sebebiyle Almanya ile politik faaliyetlerini hızlandırmıştır.

Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki yakınlaşma Bağdat Demiryolu Projesi'nin gündeme gelmesine etki etmiştir. Projenin gündeme gelmesinde Almanya'nın Orta Doğu'ya yönelik siyasi hedefleri de etkili olmuştur. Bu yakınlaşma neticesinde Bağdat Demiryolu Projesi Alman firmalarına ihale edilmiştir. Projenin yapımına 1903 yılında başlanmış ve demiryolu hattı İstanbul'dan itibaren 3.205 kilometreden oluşmuştur. Birinci Dünya Harbi'nin başında daha bitirilememiş olan bu proje, Rus Çarlığı'nın ve İngiltere'nin tepkilerine rağmen hayata geçirilmiştir. Proje, Rus Çarlığı tarafından Kafkas sınırları, İngiltere için ise Uzakdoğu'daki sömürgelerine giden yol için bir tehdit olarak görülmüştür. Almanya ve Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu Projesi'ndeki işbirliği iki devletin Birinci Dünya Harbi'ne aynı saflarda girmesine etki eden birçok nedenden belki de en önemlisini oluşturmuştur. Buna karşın ilgili proje, İngiltere ve Rusya'nın 1907'de İtilaf Grubu'nun temellerini atmasına ve dış politikasına yön vermesine sebep olan etkenlerden biri olarak da ön plana çıkmıştır. Devletlerin bloklaşmasında etkili birçok neden olmasına karşın Bağdat Demiryolu Projesi, dönemin şartları içerisinde uluslararası siyasette önem arz etmiş ve harbe giden yolda önemli bir kilometre taşı olarak belirlemiştir.

Bu çalışmada, Birinci Dünya Harbi'ne giden yolda Osmanlı Devleti ile Almanya'nın yakınlaşmasına ve dönem içerisinde uluslararası siyasetin şekillenmesine yol açan Bağdat Demiryolu Projesi'ne arşiv belgeleri, tetkik eserler ve süreli yayınlar ekseninde yer verilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, İttifak, Uluslararası Siyaset, Osmanlı Devleti, Almanya.



\* Dr., Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara/TÜRKİYE, E-Posta: [erdalkorkmaz.01@gmail.com](mailto:erdalkorkmaz.01@gmail.com), ORCID ID: 0000-0003-3260-9403.

# TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

## BAGDAT RAILWAY PROJECT ON THE ROAD TO THE TURKISH-GERMAN ALLIANCE: AN EVALUATION ON THE AXIS OF INTERNATIONAL POLITICS

### ABSTRACT

XIX. The century was shaped by the nationalism brought about by the French Revolution and the influence of colonialism that emerged as a result of the Industrial Revolution. The nationalism movement led to the establishment of new states and the collapse of empires. The Industrial Revolution, on the other hand, had an impact on the way of production from manual labor to machine-oriented. The Industrial Revolution increased the raw material and market needs of the industrialized states and brought the colonial race with it. These two phenomena paved the way for abolishing new states and occupying different areas and areas of the world. With the effect of the nationalist movement, the current status quo in the world has begun to change. As a reflection of this process, when Germany was founded in 1871, the search for raw materials and markets for the developing industry of the relevant state caused it to come face to face with England and France.

The industrialization of England and France before Germany and they're being ahead of other countries in the colonial race had an impact on the bloc of the states within their interests. The Triple Alliance was established in 1882 with the participation of Italy and the Austro-Hungarian Empire, under the leadership of Germany, which was uncomfortable with the current status quo being against its interests. As a result, the fact that England and France did not want to give a share to Germany from the world colonies and that Germany was a threat to itself started the process leading to the world war. During the establishment of the Triple Alliance, the Ottoman Empire was faced with a major political, military, and economic crisis. In this context, nationalist revolts, on the one hand, foreign debts on the other, and additionally the problem arising from the 1877-1878 Ottoman-Russian War led to a chaotic situation. In this environment, the Ottoman Empire got closer to Germany, especially after the 1877-1878 Ottoman-Russian War, due to Britain's policy of dividing its lands.

The rapprochement between the Ottoman Empire and Germany had an impact on the Baghdad Railway Project. Germany's political goals toward the Middle East were also effective in bringing the Project to the agenda. As a result of this rapprochement, the Baghdad Railway Project was awarded to German companies. The construction of the Project started in 1903 and the railway line consists of 3.205 kilometers from Istanbul. This project, which could not be completed at the beginning of the First World War, was implemented despite the reactions of the Russian Tsardom and England. The Project was seen by the Russian Tsarist as a threat to the borders of the Caucasus, and to England as a threat to its colonies in the Far East. The cooperation of Germany and the Ottoman Empire in the Baghdad Railway Project impacted the two states' entry into the First World War on the same side. On the other hand, the related Project also caused England and Russia to lay the foundations of the Entente Group in 1907 and to direct their foreign policy. Although there are many effective reasons for the blocking of states, the Baghdad Railway Project was important in international politics within the conditions of the period and appeared as an important milestone on the road to war.

In this study, the Baghdad Railway Project, which led to the Ottoman Empire's and Germany's rapprochement on the way to the First World War, and the shaping of international politics during the period, will be included in the axis of archival documents, research works, and periodicals.

**Keywords:** Railway, Alliance, International Politics, Ottoman Empire, Germany.

### GİRİŞ

Türk-Alman İttifakına giden yolda önemli bir kavşak noktası olan Bağdat Demiryolu Projesi'ne değinmeden önce, XIX. yüzyılın şekillenmesinde etkili olan Endüstri Devrimi ve Fransız İhtilali'nin etkilerine değinmenin doğru olacağı değerlendirilmektedir. Bu durumun iki devletin politik yakınlaşmasının nedenlerini anlamada önemli bir argüman olacağı öngörülmektedir.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında buharın makinelerde kullanımı ile İngiltere de başlayan Endüstri Devrimi, doğrudan ve dolaylı yönleri ile tüm dünyayı etkilemiştir.<sup>1</sup> Kol gücünün yerini makinele üretime bıraktığı bu devrim, beraberinde sömürgecilik yarışına yol açmıştır.<sup>2</sup> Sanayileşen ülkelerin hammadde ve pazara duyduğu ihtiyaç, yayılmacı bir politik anlayışı beraberinde getirmiştir.<sup>3</sup> İngiltere ve Fransa'nın öncülük ettiği bu süreç,

<sup>1</sup> Abdulkadir Aksoy, "Geleneksel Devletten Modern Devlete: Sanayi Devrimi ve Kamu Yönetimi Düşüncesinde Değişim", *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi (International Journal of Political Studies)*, 2/3, Aralık 2016, s. 31-37.

<sup>2</sup> Didem Koca, "Sanayi Devrimlerinin Tarihsel Arka Planı ve İşgücü Becerileri Üzerindeki Yansımaları", *OPUS-Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16/31, 2020, s. 4531-4558.

<sup>3</sup> Mesut Küçükcalay, "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S. 2, 1997, s. 51-68.

dünyanın birçok bölgesinin bu iki devletin sömürge alanı haline gelmesine neden olmuştur.<sup>4</sup> Buna karşın, daha sonra sanayileşen ve bu evreyi geç tamamlayan devletlerin sömürge yarışına dâhil olması tüm siyasi dengeleri altüst edecektir.

1789 yılında meydana gelen Fransız İhtilali ise mutlak monarşilerin yerini cumhuriyet rejimlerinin almasına yol açmıştır.<sup>5</sup> İhtilal fikirlerinden milliyetçilik, eşitlik ve kardeşlik gibi fikir ve düşünceler demokrasi, özgürlük ve hukukun üstünlüğü gibi devletin işleyişine dair gerçeklikleri gündeme getirmiştir.<sup>6</sup> İhtilalin getirdiği fikirlerden özellikle milliyetçilik, dünyayı etkileyen en önemli argüman ve olgu olmuştur. Milliyetçilik fikri, imparatorlukların yıkılmasına ve ulus-devletlerin kurulmasına etki etmiştir.<sup>7</sup>

Fransız İhtilali doğrudan ve dolaylı yönleri ile dünya toplumlarını olduğu kadar, Osmanlı toplumunu da etkilemiştir. Çok uluslu bir imparatorluk olan Osmanlı Devleti, milliyetçilik fikrinin etkisiyle ulusçu isyanlar ile karşı karşıya kalmıştır.<sup>8</sup> Azınlık isyanları, Osmanlı topraklarını paylaşmak isteyen Batılı Devletler tarafından da destek ve teşvik görmüştür. Özellikle Panslavizm politikası ile hareket eden Rus Çarlığı, Balkan uluslarını Osmanlı Devleti'ne karşı kıskırtarak nüfuz ve etki alanlarını genişletmeyi amaçlamıştır.<sup>9</sup> Milliyetçilik akımının etkisiyle isyan eden ilk Osmanlı ulusu, 1804 yılında Sırp'lar olmuştur. Sırp İsyanı, Ruslar tarafından destek görmüştür. Bu süreç, 1812 yılında Rus Çarlığı ile yapılan Bükreş Antlaşması ile Sırp unsura, Osmanlı Devleti tarafından bazı imtiyaz ve ayrıcalıklar tanınmasına yol açmıştır.<sup>10</sup>

Fransız İhtilal fikirlerinin yayılması ve imparatorlukları etkilemesi üzerine, 1815 yılında Viyana'da uluslararası bir kongre toplanmıştır. Bu kongreye Rus Çarlığı, Prusya, Birleşik Krallık ve Avusturya devletleri öncülük etmiştir. Bu devletler Kongre'de; milliyetçilik, özgürlük ve sosyalizm gibi fikir ve hareketlere müsaade etmeyeceklerini, mevcut siyasal dengelerin aynen korunacağını açıklamıştır. Böylece, Viyana Kongresi ile milliyetçi isyanların sertlikle bastırılacağı karara bağlanmıştır.<sup>11</sup> Osmanlı Devleti, kongreye Avrupalı devletlerin iç işlerine müdahale etmesini önlemek için katılım sağlamamıştır. Özellikle Rusya'nın, Sırp'lara bağımsızlık talep etmesi, gayrimüslim Osmanlı unsurlarının haklarının genişletilmesi ve Eflak-Boğdan'a imtiyaz tanınması gibi konuları gündeme getireceği endişesi bu süreçte etkili olmuştur. Batılı Devletler, Metternich Sistemi olarak da addedilen aldıkları kararlarla, siyasal sistem ve düzenin devamını kararlaştırmıştır.<sup>12</sup> İlk kez Viyana Kongresi sırasında Rus Çarlığı tarafından Osmanlı Devleti'ni paylaşmaya dönük "*Şark Meselesi*" ortaya atılmıştır. Ancak, konu gündem dışı olarak görülmüş ve kabul görmemiştir.<sup>13</sup>

Osmanlı uluslarından biri olan Sırp'ların isyanını Yunan ayaklanması takip etmiştir. 1821 yılında Mora Yarımadası'nda başlayan isyan; İngiltere, Fransa ve Rus Çarlığı tarafından da desteklenmiştir. Batılı devletlerin bu tutumu, Viyana Kongresi'nde aldıkları ulusçu ayaklanmaları desteklememe yönündeki karara aykırı hareket ettiklerini göstermektedir.<sup>14</sup> Osmanlı donanması Yunan isyanını bastırma konusunda üstünlük sağlarken; İngiliz, Fransız ve Rus Çarlığı duruma müdahale etmiştir. Bu üç devlete ait savaş gemilerinin 1827'de saldırısı ile Osmanlı donanması Navarin'de yakılmıştır.<sup>15</sup> Osmanlı Devleti, bu durumu protesto etmiş ve ilgili devletlerden donanmasının tazmin edilmesini istemiştir. Ancak bu devletler, tazminat talebini kabul etmemiştir. Ayrıca, ilgili devletlerden Rus Çarlığı bu talebe Osmanlı Devleti'ne savaş açarak karşılık vermiştir. Neticede 1828-1829

<sup>4</sup> Erdoğan Uygur, Fatma Uygur, "Fransız Sömürgecilik Tarihi Üzerine Bir Araştırma", *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 173/173, 2014, s.273-286; Durmuş Akalın, Cemil Çelik, "*XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti*", *Turkish Studies*, 7/3, 2012, s. 21-45.

<sup>5</sup> Emre Ekinci, "Devrimden Günümüze Fransız Siyasal Sisteminin Evrimi", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/1, 2016, s.149-172; İsmet Giritli, "*French Revolutionandits Effects*", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 5/15, 1989, s. 539-550.

<sup>6</sup> Erdal Korkmaz, Deniz Kurt, "Türk Devriminin Egemenliğin Değişimi Açısından Fransız ve Rus Devrimleriyle Mukayesesi", *TBMM'nin Açılışının 100. Yılı: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Demokrasi Uluslararası Sempozyumu*, 12-13 Mart 2020, Edirne, C. 1, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2021, s. 313-365.

<sup>7</sup> Mehmet Kayıran, "Milliyetçilik Akımının Balkanlar'daki Gayrimüslim Unsurlar Üzerindeki Etkisi (1789-1875)", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Türk Dünyası Uygulama ve Araştırma Merkezi Yakın Tarih Dergisi*, 2/5, 2019, s. 71-97.

<sup>8</sup> Mehmet Ali Karaman, "Fransız İhtilali'nin Osmanlı İmparatorluğu'na Etkileri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.44, 2018, s. 62-79.

<sup>9</sup> Mithat Aydın, "19. Yüzyıl Ortalarında Panslavizm ve Rusya", *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 15/15, 2004, s. 73-82.

<sup>10</sup> Selim Aslantaş, "Sırp İsyanının Uluslararası Boyutu (1804-1813)", *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 6/21, 2009, s.109-136; Hasan Demiroğlu, "Sırp İsyanında Çarlık Rusyası'nın Balkan Siyaseti, 1804-1813", *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, 15/1, 2018, s. 142-160.

<sup>11</sup> Sevim Binici, "1815 Viyana Kongresi ve Şark Meselesi", *Sosyal Bilimler Dergisi*, S.20, 2018, s. 418-427.

<sup>12</sup> Hüner Tuncer, *Metternich'in Osmanlı Politikası (1815-1848)*, 1. Baskı, Ümit Yayıncılık, Ankara 1996, s. 11-15; Barış Özdal, Murat Jane, "La Der Des Ders'in Uluslararası Sistemin Yapısına Etkileri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7/14, 2014, s. 215-245.

<sup>13</sup> George Henry Bolsover, "Birinci Nikola ve Türkiye'nin Paylaşılması Meselesi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 23/3-4, 1965, s. 207-237; Nural Savcı, "Osmanlı Devleti'nin Güç Kaybetmeye Başladığı Dönemlerde Şark Meselesi", *Turkish Academic Research Review*, 4, S. 2, Yıl: 2019, s. 279-298.

<sup>14</sup> Serap Toprak, "1821 Mora İsyanı", *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 6, 2011, s. 317-328.

<sup>15</sup> Ali Fuat Öreç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 46, İstanbul 2009, s. 37-84.

# TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

yıllarında cereyan eden savaşı Osmanlı kuvvetleri kaybetmiştir.<sup>16</sup> Savaş sonunda Rus Çarlığı ile Edirne Antlaşması yapılmıştır. Bu antlaşma ile Yunanistan'a bağımsızlık, Sırlara ise özerklik verilmiştir.<sup>17</sup>

XIX. yüzyılın başında değişen dünya dengeleri, Osmanlı ve Alman toplumlarını derinden etkilemiştir. Almanlar, milliyetçilik akımının etkisiyle siyasal birleşmeye doğru adım atarken, Osmanlı Devleti ise milliyetçi isyanlar sebebiyle bütünlüğünü kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya gelmiştir. İki toplumun farklı pozisyonu, konjektürel şartlar gereği yakınlaşmalarına ve Bağdat Demiryolu Projesi için adım atmalarına zemin hazırlamıştır.

## 1. XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Almanya

XIX. yüzyılın başında prenslikler halinde örgütlenen Almanlar, milliyetçilik akımının etkisiyle birleşmiş bir Almanya hayalini dile getirmeye başlamıştır. Bu sürecin önderlerinden biri Prusya Başbakanı Otto von Bismarck olmuştur. Bismarck, Alman siyasal birliğinin kurulması ve Almanca konuşan bölgelerin birleşmesi düşüncesini hararetle savunmuştur.<sup>18</sup> Almanların siyasal birliği yolundaki en önemli adım 1866 Sadowa Savaşı olmuştur. Sınır anlaşmazlıkları sebebiyle başlayan savaş, Prusya ve müttefiki İtalya'nın galibiyeti ile sona ermiştir. Neticede Prusya ittifak ettiği İtalya ile birlikte Avusturya'yı yenilgiye uğratmıştır.<sup>19</sup> Böylece Alman birliği önünde, doğudaki önemli bir tehdit bertaraf edilmiştir.<sup>20</sup>

Alman siyasal birliği yolundaki ikinci tehdit, batıdaki Fransa olarak görülmüştür. İki ulusun, Sur ve Alsace-Lorraine bölgesinde yer alan kömür havzalarının paylaşımı konusunda yaşadığı çekişme karşı karşıya gelmelerine neden olmuştur. Ayrıca Fransa'nın yanı başında güçlü bir Alman devleti istememesi çatışmaların temelini oluşturmuştur. Bu temel sebeplerin yanında Fransa'nın, Prusya'dan Ren bölgesini istemesi ve İspanya'daki taht mücadelesine Almanların müdahale etmesini istememesi savaş sebebi olarak ön plana çıkmıştır. Bu durum, Prusya ve Baviera orduları ile Fransa'nın 1870 yılında Sedan'da karşı karşıya gelmelerine yol açmıştır. Savaş, Prusya ve Baviera kuvvetlerinin galibiyeti ile sonuçlanmıştır.<sup>21</sup>

Muharebe, Alman siyasal birliğinin kurulmasına ve Prusya Kralı I. Wilhelm'in imparator ilan edilmesine etki etmiştir. Ayrıca Sedan Savaşı'ndan sonra Fransa, Almanya'ya bir milyar dolar tazminat ödemek zorunda kalmıştır. İlave olarak Fransa, kömür havzaları ile ünlü Alsace-Lorraine bölgesini Almanya'ya terk etmiştir. Bu savaş ve ardından yapılan antlaşma, Almanya ve Fransa'nın daha sonraki yıllarda tekrar karşı karşıya gelmesine neden olmuştur. Sedan Savaşı'ndan sonra Almanya, gelişen sanayisi için dünyada hammadde ve pazar aramaya başlamıştır. Bu durum, İngiltere ve Fransa ikilisi ile karşı karşıya gelmesine yol açmıştır. Çünkü dönem içerisinde dünya sömürgelelerinin önemli bir kısmı bu iki devletin kontrolü altındadır.<sup>22</sup>

Bismarck öncülüğünde kurulan Almanya, Fransa'nın Alsace-Lorraine bölgesini kendisinden almak isteyeceğini düşünerek, güçlü devletleri Fransa'ya karşı Almanya'nın yanına çekmeye çalışmıştır. Ayrıca bu dönemde Almanya, temkinli bir politika izleyerek İngiltere'ye karşı mütecaviz bir tutum sergilemekten kaçınmıştır. Bunun sonucunda Almanya, Avusturya-Macaristan ve Çarlık Rusya'sı ile yaptığı antlaşmalarla üçlü ittifakın temellerini atmıştır.<sup>23</sup> Böylece Avrupa'daki gelişmeler, devletler arasındaki bir bloklaşmanın önünü açmıştır. 1868 Beyaz Garanti Antlaşması'yla birbirine sıkı sıkıya bağlanmış olan Almanya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, yanlarına İtalya'yı da alarak 1882'de "Üçlü İttifak"ı kurmuştur.<sup>24</sup>

Üçlü İttifak'ın kuruluşundan sonra Almanya, sömürge arayışı yanında Doğu'da nüfuz alanları elde etmeye dönük bir siyaset izlemiştir. Almanya'nın dışa açılım ve nüfuz elde etme süreci, II. Wilhelm tarafından bir dünya politikası (Weltpolitik) olarak uygulanmaya başlamıştır. Almanya daha önce Bismarck önderliğinde daha ihtiyatlı, sağlam ve görüşmeler üzerine kurulu bir siyaset izlerken, II. Wilhelm döneminde bu politika bırakılmıştır. II. Wilhelm tahta geçtikten sonra Almanya, dış politikada daha agresif ve askeri güce dayalı bir siyaset izlemeye

<sup>16</sup> Keith Feeling, *A History of England*, Book Club Associates, Trowbridgeand, London 1966, s.817; Sadık Rifat Paşa, "Rusya Muharebesi Tarihi", *Müntahabât-ı Asâr*, İstanbul tarihsiz, s. 8-42

<sup>17</sup> Alexander Bitis, "1828-1829 Türk-Rus Savaşı ve Edirne Antlaşması", *Türkler*, Ed. H. C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca, C. 12, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 703-720; Şerafettin Turan, "1829 Edirne Antlaşması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9/1-2, 1951, s. 111-151.

<sup>18</sup> Tuğçe Artar, Emre Baysoy, "Bismarck Döneminden 2. Dünya Savaşı'na Alman Jeopolitik Düşüncesi: Haushofer ve Hitler Karşılaştırması", *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 30/1, 2020, s. 1-24.

<sup>19</sup> Bilge Karbi, "Çok Uluslu İmparatorluklar Çağının Sonuna Doğru Avusturya (-Macaristan) İmparatorluğu'nun Dış Politikasının Ana Hatları: 1848-1914", *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi*, 3/6, 2019, s. 56-72.

<sup>20</sup> Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997, s. 312.

<sup>21</sup> Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul 2000, s. 246-248.

<sup>22</sup> Ferdi T. Güçyetmez, "Almanya'nın 19. Yüzyıl'da Yükselişi'nin Saldırgan Realizm Çerçevesinde İncelenmesi", *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 1/2, 2020, s. 1-28.

<sup>23</sup> 1888'de Alman tahtına oturan II. Wilhelm, Çarlık Rusya'yı Fransa'ya karşı izlediği politikada gereksiz görmüştür. Bu durum, Çarlık Rusya'nın Almanya'dan uzaklaştırılmasına neden olmuştur. İlgili süreç Rus Çarlığının, İngiltere ve Fransa ikilisi ile birlikte hareket etmesine neden olmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Eşref Hilmi Açık, *Geçmişten Günümüze Türkiye Fransa İlişkileri*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 82-83.

<sup>24</sup> Caner Çakı, "Birinci Dünya Savaşındaki İtalyan Propaganda Afişlerinde Almanlara Yönelik Nefret Söylemi", *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 11/1, 2019, s. 21-38.

başlamıştır.<sup>25</sup> Bu siyaset Almanya'nın orta doğuya dönük bir siyaset izlemesine ve Osmanlı Devleti ile ilişkilerini geliştirmesine zemin hazırlamıştır. Almanya'nın siyaseti, Bağdat Demiryolu Projesinin Alman şirketlerine ihale edilmesine etki etmiştir. Almanya'nın nüfuz ve etki alanlarını genişletmeye dönük siyaseti İngiltere ve Rusya'nın yakınlaşmasına ve 1907'de Üçlü İtilaf'ın temellerinin atılmasına neden olmuştur.

## 2. XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devleti

XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Osmanlı Devleti, siyasi, askeri ve ekonomik problemlerle karşı karşıya gelmiştir. Bu dönemde yaşanan azınlık isyanları ülke bütünlüğünü tehlikeye sokmuştur. Diğer taraftan Rus Çarlığı ve ardından İngiltere ile Fransa'nın yayılmacı politikaları, ülke bütünlüğünü tehdit altına almıştır. Aynı dönemde alınan dış borçlar sebebiyle yaşanan problemler, devletin ekonomik iflasına giden yolu açmıştır. Dönem içerisinde devletin modernleşmesine yönelik idari, hukuki, askerî vs. adımlar ile ülkenin dağılmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır.<sup>26</sup>

XIX. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Osmanlı Devleti, Rus Çarlığı'nın yayılmacı politikalarının etkisi altında kalmıştır. Bu kapsamda 1853 yılında Rus Çarlığı, "*Kutsal Yerler*" sorununu gündeme getirerek, Filistin'deki Ortodoksların kendi himayesi altına verilmesini istemiştir.<sup>27</sup> Rus Çarlığı, ilgili konu ile "*Doğu Sorunu (Şark Meselesi)*" olarak addettiği Osmanlı topraklarını bölüp parçalamayı hedeflemiştir. Rus Çarlığı bu hedefini İngiltere'ye açmış, ancak Britanya Krallığı bu talebe yanaşmamıştır. Bu dönemde Britanya Krallığı Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden ziyade, Avrupa'daki güç dengelerinin kendi aleyhine gelişmesini önlemeyi amaçlamıştır. 1848 yılında Avusturya'ya karşı başlayan Macar isyanının Rus Çarlığı'nın desteği ile bastırılması, ilgili devletin güç ve nüfuz alanının genişlediği şeklinde bir algı ve yorumu beraberinde getirmiştir. Ayrıca Britanya Krallığı, olası bir savaşta Osmanlı Devleti'nin dağılması durumunda Rusya'nın topraklarını güneye doğru genişletmesinden de endişe duymuştur. Bu durumun Britanya'nın sömürgelerine giden yolu engelleme olasılığı, Rus taleplerinin reddedilmesinde etkili olmuştur. İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünden yana bir tutum ve tavır sergilemesi üzerine Rus Çarlığı, tek başına harekete geçmiştir. Bu kapsamda olağanüstü elçi olarak İstanbul'a gelen Prens Mençikof tarafından, Ortodoksların hamisi olma amacıyla içeriği gizli bir antlaşma Osmanlı Devleti'ne imzalatılmak istenmiştir.<sup>28</sup> Bu talebin Osmanlı Devleti tarafından reddedilmesi üzerine Kırım Harbi (1853-1856) başlamıştır.<sup>29</sup>

Kırım Harbi'ne Osmanlı Devleti'ni desteklemek için İngiltere, Fransa, Avusturya ve Sardinya Krallığı dâhil olmuştur. İngiltere ve Fransa, Rusya'nın topraklarını ve nüfuz alanını genişletmesini önlemek için bu harbe dâhil olmuştur. Avusturya, Rusya'nın Balkan politikasından ve bölgedeki yayılmacı siyasetinden rahatsız olduğu için Osmanlı Devleti'ni desteklemiştir. Sardinya Krallığı ise, İtalyan siyasal birliğinin sağlanması konusunda Avrupalı devletlerin desteğini arkasına almayı amaçlamıştır.<sup>30</sup> Bu devletlerin desteği ile Rus ordusu yenilgiye uğratılmış ve Paris Antlaşması imzalanmıştır.<sup>31</sup> 1856 yılındaki Paris Antlaşması ile Rus isteklerine set çekilmiş, Rusya'nın Karadeniz'de savaş gemisi bulundurması yasaklanmıştır. Ayrıca aynı antlaşma ile Osmanlı Devleti, bir Avrupa devleti sayılmış ve toprak bütünlüğü Avrupalı devletlerin koruması altına alınmıştır.<sup>32</sup>

Dünya dengelerinin değiştiği bu dönemde Osmanlı Devleti, varlığını tek başına sürdürme güç ve yetisini önemli ölçüde kaybetmiştir. Bu yüzden devletler arasındaki çıkar çatışmalarını gözetererek varlığını ve bütünlüğünü devam ettirmeye yönelik bir siyaset izlemeye başlamıştır. Bu kapsamda dışta dengeli bir dış politika izlenmeye çalışılmıştır. Aynı dönemde Fransız İhtilalinin getirdiği milliyetçilik akımının etkisiyle dünya dengeleri büyük bir dönüşüme uğramıştır. Bu durumun bir yansıması olarak 1870 yılında Piyemonte Krallığı önderliğinde İtalya Devleti kurulmuştur.<sup>33</sup> Bir yıl sonra 1871'de Prusya önderliğinde Alman siyasal birliği sağlanmıştır. Bu iki yeni siyasal gücün Kıta Avrupası'nda belirmesi, İngiltere ve Fransa'yı rahatsız etmiştir. Almanya ve İtalya kurulduktan

<sup>25</sup> Almanya'nın önderliğinde kurulan Üçlü İttifak'a karşı; Balkan coğrafyasında kendisine rakip olarak gördüğü Avusturya'ya karşı Rusya, Almanya'dan Alsace-Lorraine'i geri almak için fırsat arayan Fransa ve sömürge ile nüfuz alanlarını tehdit altında gören İngiltere, 1907'de "*Üçlü İtilaf*"ı oluşturmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Kodal, "Birinci Dünya Savaşına Giden Yol", *Belgi Dergisi*, S. 9, 2015, s.1290-1294; M. Volkan Atuk, "Kutuplaşma Siyaseti Bağlamında İngiliz-Rus Konvansiyonu ve Osmanlı Devleti", *Uluslararası İlişkiler Akademik Dergisi*, 15/57, 2018, s. 99-109.

<sup>26</sup> Necdet Aysal, "Kırım Savaşı'ndan Lozan Barış Antlaşması'na Osmanlı Dış Borçlarının Tarihsel Gelişim Süreci (1854-1923)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 13/53, 2013, s. 1-28.

<sup>27</sup> Togay Seçkin Birbudak, "1853-1856 Kırım Harbi'nde Osmanlı-Avusturya İlişkileri", *Belleten Dergisi*, 82/293, 2018, s. 241-264.

<sup>28</sup> Prens Mençikof'un taleplerinin reddine dair bkz. *Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, İrade Hariciye*, (BOA.İ.HR.) 21220.6.8.

<sup>29</sup> Rus Çarlık kuvvetlerinin Eflak ve Boğdan'a girişine dair bkz. (BOA, İ.HR.), 21252.1-4.

<sup>30</sup> Sardinya'nın harbe iştirakine dair bkz. (BOA, İ.HR.), 5799.5; Özgür Yıldız, Canan Karaçağıl, "Kırım Savaşı Üzerine Bir Değerlendirme (1853-1856)", *The Journal of Academic Social Science Studies*, 5/1, 2012, s. 273-285.

<sup>31</sup> Paris Antlaşmasının hükümleri için bkz. BOA, *Düvel-i Ecnabiye Belgeleri*, (A.DVN.DVE.), 80/4; BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı* (HR.SYS.), 906.3.

<sup>32</sup> Erdoğan Keleş, "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi) Dergisi*, S. 23, 2008, s. 149-194.

<sup>33</sup> Yaşar Pınar Özmen, "İtalyan Milliyetçiliği", *Milliyetçiliğin Coğrafyaları-II*, Ed. Yusuf Ziya Bölükbaşı, Gazi Kitabevi, Ankara 2020, s. 129-154.

## TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

sonra, hızlı bir şekilde sanayileşmeye başlamış ve ardından da sömürge arayışına girmiştir. İki ülkenin sömürge yarışına girmesi ve gözünü İngiltere ile Fransa'nın nüfuz bölgelerine dikmesi, dünya siyasal dengelerini geri dönülemez bir şekilde değiştirmiştir. İlgili durum, İngiltere ve Fransa'nın dikkatini Almanya ve İtalya üzerinde yoğunlaştırmasına neden olmuştur.<sup>34</sup>

Bu ortamda yeni siyasal süreçten faydalanan Rusya, 1856 Paris Antlaşması'nın Karadeniz ile ilgili maddesini tanımadığını açıklamıştır.<sup>35</sup> Ayrıca Rusya, Bosna, Hersek, Sırbistan, Karadağ ve Bulgaristan'da çıkan ayaklanmaları bahane ederek, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar da ıslahat yapmasını istemiştir. Bu durum 23 Aralık 1876'da Prusya, İngiltere, Fransa, Rusya ve Osmanlı Devleti'nin katılımı ile İstanbul'da uluslararası bir konferansın toplanmasına neden olmuştur. Konferansın başladığı gün Osmanlı Devleti, Meşrutiyeti ilan etmiştir. Böylece Avrupalı devletlere, konferansa gerek olmadığı, tüm Osmanlı uluslarına seçme ve seçilme hakkı verildiği izlenimi verilmeye çalışılmıştır. Ancak Avrupalı devletler meşrutiyetin ilanını görmezden gelmiştir. Tersane Konferansı'nda, Sırbistan ve Karadağ'a bağımsızlık, Bulgaristan ve Bosna Hersek'e ise özerklik verilmesi kararlaştırılmıştır. Osmanlı Devleti, ilgili kararları içişlerine müdahale olarak nitelendirip reddetmiştir.<sup>36</sup> Ardından bir savaş çıkmasını istemeyen İngiltere'nin çağrısı ile 31 Mart 1877'de Londra'da yeni bir konferans toplanmıştır. Bu konferansa, Britanya Krallığı, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Rusya katılmıştır. Konferansta, Osmanlı sınırları içerisinde yaşayan Hristiyanların haklarının düzeltilmesi, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ ve Bosna-Hersek'te Osmanlı Devleti'nin reform yapması istenmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin savaş durumuna geçirdiği askeri birlikleri dağıtması istenmiştir.<sup>37</sup> Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin kararlarını içişlerine müdahale olarak görüp, 12 Nisan 1877'de birer nota ile reddetmiştir. Bunun üzerine Rus Çarlığı 24 Nisan 1877'de taleplerin reddedilmesini bahane göstererek Osmanlı Devleti'ne savaş açmıştır.<sup>38</sup>

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi), Osmanlı ordularının yenilgisi ile sonuçlanmıştır.<sup>39</sup> Savaş sonunda yapılan Berlin Antlaşması ile Sırbistan, Karadağ ve Romanya'ya bağımsızlık verilmiştir.<sup>40</sup> Savaşa, İngiltere ve Fransa müdahil olmamıştır. Bunda iki devletin Almanya ve İtalya'nın politikalarına yoğunlaşması etkili olmuştur. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra İngiltere, Osmanlı toprak bütünlüğünden ziyade Osmanlı'yı bölüp, parçalamaya dönük bir politika izlemeye başlamıştır.<sup>41</sup> Bu politika değişikliğinde Osmanlı Devleti'nin er geç yıkılacağı düşüncesinin etkili olduğu değerlendirilmektedir. Bu yüzden İngiltere'nin, Osmanlı mirasından pay almak ve uzak doğudaki sömürgelerine giden en kısa yolun güvenliğini sağlamak hedef ve amacında olduğu öngörülmektedir.

İngiltere'nin 1878'de Kıbrıs'a yerleşmesi, 1882'de Mısır'ı hâkimiyeti altına alması ve Osmanlı toprak bütünlüğünü savunmaktan vazgeçmesi Osmanlı Devleti'ni yeni müttefik arayışlarına itmiştir. 1878 Ayastefanos Antlaşması'nın şartlarının Almanya marifetiyle Berlin Kongresi'nde kısmen değiştirilmesinden sonra iki ülke arasında yakın ilişkiler başlamıştır. Bu yakınlaşma, ilk planda Alman silah şirketlerinden malzeme alımıyla gerçekleşmiştir. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra Almanya'dan önemli oranda top ve tüfek alınmıştır.<sup>42</sup> Bundan daha önemlisi Almanya'dan subaylar getirilerek, ordu modernize edilmeye çalışılmıştır.<sup>43</sup> 1889 yılında Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret sonrasında da çok miktarda silah ve mühimmat siparişleri verilmiştir.<sup>44</sup> İki devletin bu yakınlaşması Bağdat Demiryolu Projesi'ne giden yolu açmıştır.

### 3. Bağdat Demiryolu Projesi ve Yansımaları

Bağdat Demiryolu Projesi öncesinde Osmanlı ülkesinde yapılan demiryollarının tamamının İngiliz ve Fransız şirketleri tarafından inşa edildiği görülmektedir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere ve Fransa'nın, Osmanlı aleyhine genişlemesi ve artık Osmanlı Devleti'ni bölmeye dönük bir siyaset izlemesi bu politikada bir

<sup>34</sup> Cenk Reyhan, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", *Bellekten*, 69/254, 2005, s. 217-266.

<sup>35</sup> (BOA, HR.SYS.), 885.1.

<sup>36</sup> Ali Çiftçi, "Balkanlardaki Siyasal Karışıklıklar ve 1876-77 Tersane Konferansı Bağlamında Osmanlı Devleti'nde Siyasal Mücadelede Taraflar", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 44, 2017, s. 600-615.

<sup>37</sup> Bülent Kara, "Savaş Hazırlayan Barış Konferansı: Londra Konferansı", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 3/5, 2009, s. 143-170.

<sup>38</sup> Ferhat Durmaz, "93 Harbi'nde Büyük Güçlerin Politikaları ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri", *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/2, 2015, s. 103-122.

<sup>39</sup> Hakkı Yazıcı, Muammer Demirel, "93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı)'nden Sonra Eskişehir'e Yerleştirilen Göçmenler", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 29, Prof. Dr. Zeki Başar Özel Sayısı, Erzurum 2006, s. 267-278.

<sup>40</sup> Bekir Sıtkı Baykal, "100. Yıldönümü Münasebetiyle Berlin Kongresi Hakkında Bazı Düşünceler", *Bellekten Dergisi*, 52/202, 1988, s.195-208.

<sup>41</sup> Taha Niyazi Karaca, "Dostluktan Çatışmaya Osmanlı Dönemi Türk-İngiliz İlişkileri", *Journal of Anglo-Turkish Relations*, 1/1, 2020, s. 11-32.

<sup>42</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayıncılık, İstanbul 1983, s. 102-105.

<sup>43</sup> Yavuz Özgüldür, "Yüzbaşı Helmutvon Moltke'den Müşir Liman von Sanders'e Osmanlı Ordusunda Alman Askeri Heyetleri", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S.4, 1993, s. 297-307.

<sup>44</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S.6, 1995, s. 1-38.

değişikliği beraberinde getirmiştir. Bu politika değişikliğinde İngiltere'nin 1878'de Ayastefanos Antlaşması'nın değiştirilmesi karşılığında Kıbrıs'a yerleşmesi,<sup>45</sup> Fransa'nın 1881'de Tunus'u işgal etmesi<sup>46</sup> ve yine İngiltere'nin 1882'de Mısır'a asker çıkarması etkili olmuştur.<sup>47</sup> İlgili örnekler, İngiltere ve Fransa'nın, Osmanlı Devleti'ni paylaşmaya dönük bir siyaseti hayata geçirdiğini göstermiştir.<sup>48</sup> Bu nedenlerle Padişah II. Abdülhamit, demiryolu yapımı konusunda Almanlarla anlaşmayı uygun görecektir.

Osmanlı-Almanya yakınlaşması, kendisini öncelikle askeri alanda göstermiştir. Bu kapsamda 1882 yılında, Almanya Hükümeti'nden alınan izinle Albay von Kaehler başkanlığında bir heyet İstanbul'a gelmiştir. Bu heyet, Osmanlı ordusunun reforme edilmesi ve birliklerin eğitim standartlarının yükseltilmesi gibi konularda tavsiye ve danışmanlık hizmetlerinde bulunmuştur.<sup>49</sup> Kaehler'in 1885'te ölümü üzerine yerine Alman Askerî İslah Heyeti'nin başına Binbaşı Colmar von Der Goltz getirilmiştir. Bu ıslah heyetinin çalışmaları sonucunda Almanya'ya silah siparişinde önemli artışlar olmuştur.<sup>50</sup> Aynı yıl İstanbul ve Çanakkale boğaz istihkâmları için Krupp Firması'na 1.206.987 Osmanlı lirası tutarında 500 top sipariş edilmiştir.<sup>51</sup>

Yine Almanya'dan 1886 yılında; 426 sahra topu ve 60 havan topu satın alınmıştır.<sup>52</sup> Aynı yıl Almanya'daki Schichau Tersanesi'ne bir torpidobot filosu sipariş edilmiştir.<sup>53</sup> 1887'de Alman Mauser ve Loewe Silah Fabrikaları'ndan 500.000 tüfek ve 50.000 karabina alınmıştır. 1889-1897 yılları arasında da Alman Silah Fabrikaları'na, 68.600.000 Mark tutarında malzeme sipariş edilmiştir.<sup>54</sup> İki ülke arasındaki askeri iş birliği, zaman içerisinde demiryolu yapım ve işletme alanına da kaymıştır.

Alman Kralı II. Wilhelm, Osmanlı Devleti ile ilişkileri geliştirmek ve etki alanını Doğu'ya kaydırmak için 1898 yılında Osmanlı ülkesine bir ziyaret gerçekleştirmiştir.<sup>55</sup> Bu ziyaret sırasında II. Wilhelm, Osmanlı toprağı olan Kudüs'te bir Protestan kilisesi açarak bölgede çıkarları olan İngiltere'ye Ortadoğu politikasında Almanların da var olduğunu göstermiştir.<sup>56</sup>

Almanya, Bağdat Demiryolu Projesi ile nüfuzunu Ortadoğu üzerinden Uzakdoğu'ya taşımaya amaçlamıştır. Böylece proje kapsamında, İngiliz egemenliğinde bulunan Süveyş Kanalı'na muhtaç olmadan mallarını rahat bir şekilde Ortadoğu ve Uzakdoğu pazarında satmayı öngörmüştür. Ayrıca Almanya bu proje ile olası bir savaşta, İngiltere'nin Almanya'yı Kuzey Denizi üzerinden kuşatması ihtimaline karşı, gıda ve hammadde güvenliğini karşılayabilecek bir coğrafya kazanmayı hedeflemiştir.<sup>57</sup>

Osmanlı Devleti ise Bağdat Demiryolu Projesi'yle, II. Abdülhamit'in otoritesini tanımayan çeşitli coğrafyalardaki isyancıların girişimlerine cevap vermeyi hedeflemiştir. İngiltere'nin Mısır'a yerleştikten sonra Arap milliyetçiliğini desteklemesi, Osmanlı'nın bölgedeki egemenliğini sarsmaya başlamıştır. Bu durum, devletin bölgede hâkimiyetini sağlamak adına Bağdat Demiryolu Projesi'ni gündeme getirmesine etki etmiştir.<sup>58</sup> Ortadoğu coğrafyasındaki kritik vaziyet, projenin hayata geçirilmesinde İslam toplumlarını bir araya getirme düşüncesinin de etkili olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla proje, Osmanlı Devleti'nin birlik ve bütünlüğünü sağlama öngörüsü ile de hayata geçirilmiştir.

1888 yılında, İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu inşa ve işletme imtiyazı, İngiltere ve Fransa yerine Almanlara verilmiştir. İlgili imtiyaz kapsamında Osmanlı Hükümeti, Deutsche Bank önderliğinde kurulan gruba, Anadolu Demiryolları Şirketi'ni kurma ve Haydarpaşa-Ankara Hattı'nı inşa etme ayrıcalığını tanımıştır. Bu

<sup>45</sup> Nejla Günay, "Kıbrıs'ın İngiliz İdaresine Bırakılması ve Bunun Anadolu'da Çıkan Ermeni Olaylarına Etkisi", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 1/1, 2007, s. 115-126.

<sup>46</sup> Mehmet Özdemir, "Bir Zirvata Olayı Tunus'un İşgali", *Belleken*, 67/248, 2003, s. 119-138.

<sup>47</sup> İngiltere'nin Mısır'ı işgali için bkz. Süleyman Kızıltoprak, *Mısır'da İngiliz İşgali: Osmanlı'nın Diplomasi Savaşı (1882-1887)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010.

<sup>48</sup> Soyalp Tamçelik, "Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler", *Erdem Dergisi*, 12/35, 2000, s. 483-535.

<sup>49</sup> Necmettin Alkan, "II. Abdülhamid Devrinde İstihdam Edilen İlk Alman Askerî Heyetinin Komutanı Otto von Kaehler ve Her İki Tarafın Beklentileri", *Tarih Dergisi*, S. 43, 2006, s. 135-166.

<sup>50</sup> Erol Akcan, "Colmar von Der Goltz Paşa'nın Osmanlı Ordusu ve Asker-Sivil Aydınlar Üzerindeki Etkisi", *Atatürk Dergisi*, 4/1, 2015, s. 13-35.

<sup>51</sup> Jehuda L. Wallach, *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919*, çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Ankara 1985, s. 22-23; Ortaylı, *age*, s. 79-80.

<sup>52</sup> Mehmet Beşirli, "Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Türk Ordusunun Top Mühimmatı Alımında Pazar Mücadelesi: Alman Friedrich Krupp Firması ve Rakipleri", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 15, 2004, s.1 69-203.

<sup>53</sup> Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 16, 2004/1, s. 121-139.

<sup>54</sup> Lothar Ratmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, çev. Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul 1982, s. 30-32.

<sup>55</sup> Alman İmparatoru'nun Osmanlı ülkesine ziyareti hakkında belge için bkz. (BOA, İ.DH), 1360.33.

<sup>56</sup> Engin Koç, "1871'den Günümüze Alman Dış Politikasının Gelişimine Genel Bir Bakış", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 20/80, 2021, s. 1695-1708.

<sup>57</sup> H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoneix Yayınevi, Ankara 2004, s. 214-215.

<sup>58</sup> Sean Mc Meekin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, çev. Azize F. Çakır, Picus Yayınevi, İstanbul 2016, s. 62.

## TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

imtiyazın akabinde 1889 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi kurulmuştur.<sup>59</sup> Aynı yıl demiryolu inşaatına başlanmış ve İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu kısa bir sürede tamamlanarak 1892 yılında kullanıma açılmıştır.<sup>60</sup> Ardından 1893 yılında, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu imtiyazları yine Almanlara verilmiştir.<sup>61</sup>

Bağdat Demiryolu Projesi, İngiltere, Fransa, ABD ve Rusya gibi devletlerinde ilgisini çekmiştir. İlgili devletler kendi politik çıkarları gereği projeye dâhil olmayı amaçlamıştır. İngiltere'nin bir sömürge devleti olarak Mısır ve Kıbrıs'a yerleşmesi projede tercih edilmemesinin ana sebeplerini oluşturmuştur. İngiltere, projenin gündeme geldiği bir dönemde Osmanlı Hükümeti'ne başvurarak, söz konusu hattın inşasının kendilerine hiçbir temettü akçesi istenmemek şartıyla verilmesini teklif etmiştir. Ancak Osmanlı Hükümeti, İngiltere'nin teklifine herhangi bir cevap vermemiştir. Fransa'nın da Tunus'u işgal etmesi ve bu kapsamda İngiltere ile paralel politikalar yürütmesi projeye dâhil edilmemesinde etkili olmuştur. Rusya'nın da Osmanlı aleyhine yayılmacı bir siyaset izlemesi tercih edilmemesine neden olmuştur.<sup>62</sup>

1899 yılında Deutsche Bank'ın, Osmanlı Devleti'ne verdiği kredi ile Konya'dan Bağdat ve oradan Basra'ya kadar uzanacak olan demiryolu imtiyazı, Almanlara verilerek Bağdat Demiryolu projesi başlatılmıştır.<sup>63</sup> Berlin-Bağdat Demiryolu Anlaşması, 5 Mart 1903 tarihinde Osmanlı adına Nafia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa, Anadolu Demiryolları adına İdare Meclisi Başkanı Arthur Gwinner, Genel Müdür Kurt Zander ve Yardımcısı Dr. Hugenin tarafından imzalanmıştır.<sup>64</sup> Bu anlaşma, 18 Mart 1903 tarihinde Padişah II. Abdülhamit'in onayıyla yürürlüğe girmiştir.<sup>65</sup> Şirketin sermayesi 45 milyon frank olarak belirlenmiş; Osmanlı Devleti kilometre başına 15.000 frank ödemeyi taahhüt etmiştir. Almanlara verilen proje; Anadolu Demiryolu Hattı (İzmit-Konya) ve Bağdat Demiryolu Hattı (Konya-Basra) şeklinde planlanmıştır.<sup>66</sup>

Bağdat Demiryolu inşaatı için yapılan ön çalışmalar, projenin maliyetinin 275 Milyon mark olacağını göstermiştir. Devletin içinde bulunduğu mali şartlar, projenin tek başına devlet eliyle hayata geçirilmesini zorlaştırmıştır. Bu yüzden, 1903 yılında yapılan bir anlaşma ile Anadolu Demiryolu Şirketi, 99 yıllık bir süre için Bağdat demiryolunun yapım ve işletme hakkını elde etmiştir.<sup>67</sup> Anlaşmaya göre Demiryolu şirketi, demiryolunun geçtiği hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bölgede maden arayabilecek,<sup>68</sup> demiryolu yapımında kullanılacak keresteleri Osmanlı ormanlarından elde edebilecek, inşaatın yapımında kullanılmak üzere yurtdışından getirilecek olan makine ve diğer bütün mallara gümrük vergisi ödemekten muaf olacaktır.<sup>69</sup>

Demiryolunun bakım ve onarım işlerinin şirket tarafından yapılması, şirketin kurulduktan bir yıl sonra bir Osmanlı şirketine dönüşmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca, demiryolu yapımı sırasında ruhsat almaksızın arkeolojik kazılar yapabilmesi, demiryolu boyunca şirketin telgraf hatları döşeyebilmesi, şirket ile halk arasında bir anlaşmazlık olduğu takdirde Osmanlı mahkemelerinin yetkili olduğu hükme bağlanmıştır. Bunun yanında, Osmanlı Devleti'nin şirkete kilometre başına 1 senede 15.000 frank kâr garanti edeceği, eğer şirketin kârı bunun altına düşerse, geriye kalan açığın devlet tarafından tamamlanacağı kararlaştırılmıştır. İlave olarak, projenin hayata geçirilmesi için Eskişehir, Kütahya, İzmit ve Ankara sancaklarının aşar geliri karşılık gösterilmiştir. Ek olarak şirketin, Haydarpaşa-İzmit arasındaki hattı 50 milyon franga satın alması, Haydarpaşa-Ankara arasındaki hattın senelik kilometre kârının 15.000 frangı geçmesi halinde, bu fazlalığın yüzde yirmi beşinin Osmanlı hazinesine bırakılması, geri kalan kısmın da şirketin olması planlanmıştır.<sup>70</sup>

<sup>59</sup> (BOA, İ.DH.), 1123.87795.

<sup>60</sup> Sercan Özgencil Yıldırım, "Anadolu ve Bağdat-C.F.O.A. ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P. Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler", *Beykent University Journal of Science and Engineering*, 5/1-2, 2012, s. 69-93.

<sup>61</sup> Zeynel Özlü, Mustafa Murat Çay, "Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi (OTAM)*, S.48, 2020, s.109-146.

<sup>62</sup> Osman Kubilay Gül, "Bir Amerikalı Diplomatın Gözüyle Bağdat Demir Yolu Projesi", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11/41, Ocak 2014, s. 10-11.

<sup>63</sup> Anadolu Demiryolu'nun Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması hususunun Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketine ihale edilmesine dair belge için bkz. BOA, *Bâbü'lî Evrak Odası Evrakı* (BEO), 1782.133633; BOA, *Sadâret Resmî Maruzâtı* (Y.A.RES.), 104.28; Bağdat Demiryolu inşasına ilişkin Nafia Nezareti ile Anadolu Demiryolu Osmanlı Şirketi arasında yapılan mukavele suretine ilişkin belge için bkz. BOA, *Yıldız Esas ve Sadrazam Kâmil Paşa Belgeleri* (Y.EE.), 1.17; Bilal Furkan Onursal, Doğan Başaran, "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", *Uluslar arası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*: 4/2, 2020, s. 325-358.

<sup>64</sup> Sayım Türkman, *Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye'ye Yansımaları (1919-1973)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2005, s. 63-64.

<sup>65</sup> İstanbul-Bağdat Demiryolu hattının inşa imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Verildiğine Dair Padişah II. Abdülhamit onaylı belge için bkz. BOA, *Müzehheb Ferman ve Beratlar* (MFB), 1032.

<sup>66</sup> İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1981, s. 80-82.

<sup>67</sup> Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Nizamnamesi ile nizamname hükümlerine muhalif harekette bulunanlara verilecek nakdi cezalar için bkz. BOA, *Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri* (DH.HMS), 18.88.

<sup>68</sup> Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketlerinin demiryolu hattının çevresindeki 20 kilometrelik alanda maden arama imtiyazına sahip olduğuna dair belge için bkz. BOA, *Babıalî Evrak Odası Evrakı* (BEO), 4471.335264.

<sup>69</sup> Onursal, Başaran, agm, s.345.

<sup>70</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6/6, 1995, s. 1-38.



Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde gemicilik yapma hakkını elde eden Alman şirketi, 1907 yılında yapılan yeni bir anlaşma ile Konya'nın güneydoğusundaki arazinin sulama imtiyazını da kendisi almıştır.<sup>71</sup>

Almanya'nın Osmanlı Devleti siyasi ilişkilerini artırması, İngiltere ve Rus Çarlığı'nın tepkisine neden olmuştur. Bağdat Demiryolu Hattı'nın başlangıçta Ankara-Kayseri-Diyarbakır güzergâhı üzerinden ilerlemesi planlanmıştır. Ancak bu durum Rusları rahatsız etmiştir. Rusya, Doğu Anadolu'yu kendi nüfuz ve etki alanı içerisinde addederek, bu sürece tepki göstermiştir. Rusya, Osmanlı Devleti ile 4 Nisan 1900'de imzaladığı anlaşma ile demiryolu projesine yönelik muhalefetten vazgeçmiştir. Rusya ile yapılan anlaşmaya göre, Karadeniz'de yapılacak olası bir demiryolu imtiyazının bu ülkeye verileceğinin taahhüt edilmesi tepkileri kısmen önlemiştir.<sup>72</sup> Yine de Rusya'nın tepkisi dikkate alınarak hat, Konya-Halep ve Bağdat şeklinde yeniden düzenlenmiştir.<sup>73</sup> Anlaşmaya göre Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de yapılacak olası bir demir yolunun imtiyazını Rusya'ya verecek olmasının, Rusya için kâfi bir bedel olarak görüldüğü değerlendirilmektedir. Almanya'nın, bu hat düzenlemesini Osmanlı Devleti'nin kendi politik kararı olarak değerlendiği öngörülmektedir. Çünkü konuya ilişkin herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

İngiltere, demiryolunun Basra'ya kadar uzatılması ve burada bir limanın yapılmasını, Hindistan sömürgelerine giden güzergâhı tehdit edeceği varsayımıyla tehdit olarak görmüştür. İngilizlerin muhalefeti üzerine, Basra'ya kadar inşa edilecek olan hattın vazgeçilmiş ve hattın Bağdat'ta son bulmasına karar verilmiştir. Fakat daha sonra Almanya ile İngiltere bir anlaşma imzalayarak demiryolu hattının Basra'ya kadar uzatılmasını kararlaştırmışlardır. Anlaşmaya göre Basra'ya kadar uzanacak olan bu hattın İngiltere vatandaşlarının da eşit yararlanmaları ve demiryolu yönetiminin başında İngilizlerin de görev almaları planlanmıştır.<sup>74</sup>

Bağdat Demiryolu Projesi kapsamında Almanlar tarafından; 1898-1914 yılları arasında Deutsche Bank tarafından yapılan finansman kapsamında 1037 kilometre demiryolu yapılmıştır.<sup>75</sup> İstanbul'dan itibaren 3205 kilometreden oluşan Bağdat Demiryolu Projesi, Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine bitirilememiştir.<sup>76</sup> İki devlet arasındaki iş birliği, Osmanlı Devleti ile Almanya'nın 2 Ağustos 1914 tarihinde bir ittifak antlaşması yapmasına neden olmuştur.<sup>77</sup> XIX. yüzyılın ikinci yarısında askeri alanda başlayan ve Bağdat Demiryolu Projesi ile devam eden işbirliği sonucu oluşan ittifak, iki ülkenin Birinci Dünya Harbi'ne birlikte girmesine etki etmiştir.

Savaş başladığında Toroslar'da olan bu demiryolu projesinin tamamlanmamış olması, harbin seyri üzerinde etkili olmuştur. Osmanlı Devleti, savaşın başlangıcında Toroslar'a kadar inşa edilmiş olan bu güzergâhı asker aktarımında kullanmış ve böylece güzergâh, demiryolu hattının inşası sürecinde düşünülen temel taleplerden en azından birini karşılamıştır. Ancak projenin tamamlanmamış olması, savaş sırasında Rusya'nın işine yaramış ve doğu vilayetleri Rus işgaline uğramıştır.<sup>78</sup>

Mondros Mütarekesi'nden sonra İngiltere ve Fransa tarafından el konulan demiryolu hattı,<sup>79</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra 1928 yılında devletleştirilmiştir. Projenin kalan bölümleri 1940 yılına kadar tamamlanarak, hayata geçirilmiştir.<sup>80</sup>

## SONUÇ

XIX. yüzyılda dünyanın şekillenmesine etki eden iki önemli olay olmuştur. Bunlardan biri Endüstri Devrimi diğeri ise Fransız İhtilali'dir. Endüstri Devrimi, üretim standartlarını kökten ve geri dönülemez bir şekilde değiştirmiştir. Bu kapsamda el emeğinin yerini makineler almaya başlamıştır. Endüstri Devrimi'ni gerçekleştiren ülkelerden İngiltere ve Fransa, gelişen sanayileri için hammadde ve pazar arayışına girerek, dünyanın önemli bir kısmını sömürgeleştirmiştir. Ayrıca bu ülkeler, toprak işgali ile siyasi sınırlarını genişletmenin yanında, bazı

<sup>71</sup> BOA, *Babiali Evrak Odası Evrakı* (BEO), 3188.139035; BOA, *Babiali Evrak Odası Evrakı* (BEO), 3216.241172.

<sup>72</sup> İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12/35, 1996, s. 387-390.

<sup>73</sup> Samet Tufan, "Türk-Rus İlişkilerinden Bir Kesit Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve İtilafname Teşebbüsü (Nisan 1900)", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 4/6, 2018, s.295-312; Soy, *age.*, s.220-221; Remzi Avcı, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime*, 6/2, 2015, s. 263-282.

<sup>74</sup> Mustafa Turan, "I. Dünya Savaşı Öncesinde Avrupa Devletlerinin Siyaset Stratejileri ve Osmanlı Devleti", *100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu*, 3-5 Kasım 2014/Budapeşte, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2015, s.57-90.

<sup>75</sup> Albayrak, *agm.*, s. 38.

<sup>76</sup> Harp dolayısıyla yapımı duran Bağdat Demiryolu'nun Resülayn'dan ileri devam etmesi için Anadolu Demiryolu Şirketi ile yapılan müzakerelere dair bkz. BOA, *Meclis-i Vükelâ Mazbataları* (MV), 201.14.

<sup>77</sup> Yavuz Özgüldür, "İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 76/2, 2021, s.475-492.

<sup>78</sup> Onursal, Başaran, *agm.*, s.348.

<sup>79</sup> Demiryolu şirketlerine İtilaf Devletlerinin el koymasına dair belge için bkz. BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı* (HR.HMŞ.İŞO.), 132.25; BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı*, (HR.HMŞ.İŞO.), 132.26; BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı*, (HR.HMŞ.İŞO.), 132.12; Mondros Mütarekesinin 15. maddesine dayanarak İtilaf Devletleri tarafından işgal edilen demiryollarının tekrar kullanıma açılması için Fransız Fevkalade Komiseri tarafından ortaya konulan karar için bkz. BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı*, (HR.HMŞ.İŞO.), 132.30.

<sup>80</sup> Albayrak, *agm.*, s. 38.

## TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

ülkelerle yaptıkları imtiyaz antlaşmaları ile ticari faaliyetlerini geliştirip zenginleşmiştir. Bu durum, Endüstri Devrimi'ni gerçekleştiremeyen ülkelerin sömürge yarışının dışında ya da gerisinde kalmasına neden olmuştur.

Dönem içerisinde dünyayı etkileyen diğer büyük olay, Fransız Devrimi olmuştur. Devrim fikirlerinden milliyetçilik, her ulusun geleceğine kendisinin karar vermesini ve kendi iradesine kendisinin yön vermesini öngörmüştür. Bu fikir, imparatorluklar içerisinde yaşayan milletlerin ayaklanmasına ve siyasal düzenin yeniden kurulmasına sebep olmuştur.

Endüstri Devrimi ve Fransız İhtilali, doğrudan ve dolaylı yönleri ile Türk ve Alman toplumlarını etkilemiştir. Milliyetçilik, çok uluslu bir devlet olan Osmanlı Devleti içerisindeki Türk olmayan ulusların ayaklanmasına, bu süreç devletin yıkılma tehlikesi ile karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti'ni olumsuz etkileyen milliyetçilik fikri, 1871 yılında Alman siyasal birliğinin kurulmasına etki etmiştir. Bu durum Kıta Avrupası'nda yeni bir gücün doğmasına neden olmuştur. Endüstri Devrimi Osmanlı Devleti'nin, Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip edememesi ve makineleşme evresini gerçekleştirememesi sebebiyle sanayileşme sürecini sekteye uğratmıştır. Bu durum Osmanlı topraklarının, sanayileşen ülkelerin hammadde ve pazarı konumuna düşmesine sebep olmuştur. Almanya ise, kuruluşundan itibaren sanayileşme evresini tamamlamış ve ardından hızla hammadde ve pazar arayışına girmiştir. Almanya'nın sömürge arayışı, İngiltere ve Fransa ile Rus Çarlığı gibi ülkelerle karşı karşıya gelmesine sebep olmuştur.

İngiltere'nin, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Osmanlı toprak bütünlüğünü tehdit eden bir politik çizgi belirlemesi, bu politik duruşa Fransa ve Rus Çarlığı'nın da katılması siyasal ilişkileri yeniden belirlemiştir. Ayrıca, Almanya'nın gelişen sanayii için hammadde ve pazar arayışı Türk-Alman yakınlaşmasına giden yolu açmıştır. Çünkü Almanya'nın sömürge arayışı İngiltere ve Fransa tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Bu siyasal ortamda, Osmanlı Devleti ve Almanya'nın askerî alanda başlayan iş birliği, Bağdat Demiryolu Projesi'nin başlamasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin siyasi, sosyal, askerî ve ekonomik amaçlar doğrultusunda başlattığı proje, bir yandan ülkenin bütünlüğünü sağlamayı, diğer yandan olası bir savaşta asker ve malzeme sevkini kolaylaştırmayı öngörmüştür. Ayrıca projenin gündeme gelmesinde "İslamcılık" düşüncesinin etkili olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin Arap unsuru kaybetmek istememesi ve bölge ile ulaşımı kolaylaştırmak istemesi projenin diğer amaçlarını oluşturmuştur.

Bağdat Demiryolu Projesi'ne birçok ülke kendi siyasi hedefleri kapsamında dâhil olmak istemesine karşın Osmanlı Devleti projeyi Almanlara vermiştir. Projenin Almanlara verilmesinde ülkenin politik çıkarları etkili olmuştur. Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi devletleri çıkarları için tehdit olarak gördüğü için proje Almanya'ya verilmiştir. Uluslararası siyasetin yeniden şekillenmesinde etkili olan Bağdat Demiryolu Projesi, Birinci Dünya Harbi'ne giden yolda safların belirginleşmesine etki eden en önemli olaylardan biri olmuştur. Devletler arasındaki çıkar çatışmalarını etkileyen birçok sebep ve etken olmasına karşın proje, Almanya ve Osmanlı yakınlaşmasının başat öğelerinden birini teşkil etmiştir.

Bağdat Demiryolu Projesi, Birinci Dünya Harbi'nin başladığı 1914 yılı itibarıyla bitirilememiş olmasına karşın, iki devletin kader birliği yapmasına neden olmuştur. Neticede bu süreç Osmanlı Devleti'nin, Üçlü İttifak'a katılmasına ve Birinci Dünya Harbi'ne Almanya yanında girmesine etki etmiştir. Bu durum, iki ülke arasında Bağdat Demiryolu Projesi ile başlayan iş birliğinin, zamanla müttefiklik ilişkisine döndüğünü göstermektedir.

### KAYNAKÇA

#### 1. Arşivler

*Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi (BOA)*

*İrade Hariciye*

İ.HR.21220.6.8; 21252.1-4.; 5799.5.

*Düvel-i Ecnebiye Belgeleri*

A.DVN.DVE.80/4.

*Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı*

HR.SYS. 906.3.; 885.1.

*İrade Dahiliye*

İ.DH. 1360.33; 1123.87795.

*Babialı Evrak Odası Evrakı*

BEO, 1782.133633; 4471.335264; 1782.133633; 3188.139035; 3216.241172.

*Sadâret Resmi Maruzâtı*

Y.A.RES. 104.28.

*Yıldız Esas ve Sadrazam Kâmil Paşa Belgeleri*

Y.EE. 1.17.

*Müzehheb Ferman ve Beratlar*

MFB. 1032.

*DahiliyeNezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri*

DH.HMŞ. 18.88.

*Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı*

HR.HMŞ.İŞO. 132.25, 26, 12, 30

*Meclis-i Vükela Mazbataları*

MV.201.14.

## 2.Kitaplar

AÇIK, Eşref Hilmi, *Günümüze Türkiye Fransa İlişkileri*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2008.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997.

FEELING, Keith, *A History of England*, Book Club Associates, Trow bridge and, London 1966.

KIZILTOPRAK, Süleyman, *Mısır'da İngiliz İşgali: Osmanlı'nın Diplomasi Savaşı (1882-1887)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010.

MEEKİN, Sean Mc, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çeviren: Azize F. Çakır, Picus Yayınevi, İstanbul 2016.

ORTAYLI, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayıncılık, İstanbul 1983, s.102-105.

RATMANN, Lothar, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Çeviren: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul 1982.

SOY, H.Bayram, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoneix Yayınevi, Ankara 2004.

TUNCER, Hüner, *Metternich'in Osmanlı Politikası (1815-1848)*, 1. Baskı, Ümit Yayıncılık, Ankara 1996.

UÇAROL Rifat, *Siyasi Tarih*, Filiz Kitabevi, İstanbul 2000.

## 3. Kitap Bölümü ve Makaleler

AKALIN, Durmuş, ÇELİK, Cemil, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies*, 7/3, 2012, s.21-45.

AKCAN, Erol, "Colmar von Der Goltz Paşa'nın Osmanlı Ordusu ve Asker-Sivil Aydınlar Üzerindeki Etkisi", *Atatürk Dergisi*, 4/1, 2015, s.13-35.

AKSOY, Abdulkadir, "Geleneksel Devletten Modern Devlete: Sanayi Devrimi ve Kamu Yönetimi Düşüncesinde Değişim", *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi (International Journal of Political Studies)*, 2/3, 2016, s.31-37.

ALBAYRAK, Mustafa, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S.6, 1995, s.1-38.

ALBAYRAK, Mustafa, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6/6, 1995, s.1-38.

ALKAN, Necmettin, "II. Abdülhamid Devrinde İstihdam Edilen İlk Alman Askerî Heyetinin Komutanı Otto von Kaehler ve Her İki Tarafın Beklentileri", *Tarih Dergisi*, S.43, 2006, s.135-166.

## TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

ARTAR, Tuğçe, BAYSOY, Emre, “Bismarck Döneminden 2. Dünya Savaşı’na Alman Jeopolitik Düşüncesi: Haushofer ve Hitler Karşılaştırması”, *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi*, 30/1, 2020, s.1-24.

ASLANTAŞ, Selim, “Sırp İsyanının Uluslararası Boyutu (1804-1813)”, *Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 6/21, 2009, s.109-136.

ATUK, M. Volkan, “Kutuplaşma Siyaseti Bağlamında İngiliz-Rus Konvansiyonu ve Osmanlı Devleti”, *Uluslararası İlişkiler Akademik Dergisi*, 15/57, 2018, s.99-109.

AVCI, Remzi, “Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi”, *Mukaddime*, 6/2, 2015, s.263-282.

AYDIN, Mithat, “19. Yüzyıl Ortalarında Panslavizm ve Rusya”, *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 15/15, 2004, s.73-82.

AYSAL, Necdet, “Kırım Savaşı’ndan Lozan Barış Antlaşması’na Osmanlı Dış Borçlarının Tarihsel Gelişim Süreci (1854-1923)”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 13/53: 2013, s.1-28.

BAYKAL, Bekir Sıtkı, “100. Yıldönümü Münasebetiyle Berlin Kongresi Hakkında Bazı Düşünceler”, *Belleten Dergisi*, 52/202, 1988, s.195-208.

BEŞİRLİ Mehmet, “Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Türk Ordusunun Top Mühimmatı Alımında Pazar Mücadelesi: Alman Friedrich Krupp Firması ve Rakipleri”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S.15, 2004, s.169-203.

BEŞİRLİ, Mehmet, “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.16, 2004/1, s.121-139.

BITİS, Alexander, “1828-1829 Türk-Rus Savaşı ve Edirne Antlaşması”, *Türkler*, Edt. H.C. Güzel, K. Çiçek, S. Koca, C.12, *Yeni Türkiye Yayınları*, Ankara 2002, s.703-720.

BİNİCİ, Sevim, “1815 Viyana Kongresi ve Şark Meselesi”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, S.20, 2018, s.418-427.

BİRBUDAK, Togay Seçkin, “1853-1856 Kırım Harbi’nde Osmanlı-Avusturya İlişkileri”, *Belleten*, 82/293, 2018, s.241-264.

BOLSOVER, George Henry, “Birinci Nikola ve Türkiye’nin Paylaşılması Meselesi”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 23/3-4, 1965, s.207-237.

ÇAKI, Caner, “Birinci Dünya Savaşındaki İtalyan Propaganda Afişlerinde Almanlara Yönelik Nefret Söylemi”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 11/1, 2019, s.21-38.

ÇİFTÇİ, Ali, “Balkanlardaki Siyasal Karışıklıklar ve 1876-77 Tersane Konferansı Bağlamında Osmanlı Devleti’nde Siyasal Mücadelede Taraflar”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.44, 2017, s.600-615.

DEMİROĞLU, Hasan, “Sırp İsyanında Çarlık Rusyası’nın Balkan Siyaseti, 1804-1813”, *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, 15/1, 2018, s.142-160.

DURMAZ, Ferhat, “93 Harbi’nde Büyük Güçlerin Politikaları ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/2, 2015, s.103-122.

EKİNCİ, Emre, “Devrimden Günümüze Fransız Siyasal Sisteminin Evrimi”, *Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/1, 2016, s.149-172.

GİRİTLİ, İsmet, “French Revolutionandits Effects”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 5/15, 1989, s.539-550.

GÜÇYETMEZ, Ferdi T., “Almanya’nın 19. Yüzyıl’da Yükselişi’nin Saldırgan Realizm Çerçevesinde İncelenmesi”, *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 1/2, 2020, s.1-28.

GÜL, Osman Kubilay “Bir Amerikalı Diplomatın Gözüyle Bağdat Demir Yolu Projesi”, *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11/41, 2014, s.1-16.

GÜNAY, Nejla, “Kıbrıs’ın İngiliz İdaresine Bırakılması ve Bunun Anadolu’da Çıkan Ermeni Olaylarına Etkisi”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 1/1, 2007, s.115-126.

KARA, Bülent, “Savaş Hazırlayan Barış Konferansı: Londra Konferansı”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 3/5, 2009, s.143-170.

KARACA, Taha Niyazi, "Dostluktan Çatışmaya Osmanlı Dönemi Türk-İngiliz İlişkileri", *Journal of Anglo-Turkish Relations*, 1/1, 2020, s.11-32.

KARAMAN, Mehmet Ali, "Fransız İhtilali'nin Osmanlı İmparatorluğu'na Etkileri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.44, 2018, s.62-79.

KARBİ, Bilge, "Çok Uluslu İmparatorluklar Çağının Sonuna Doğru Avusturya (-Macaristan) İmparatorluğu'nun Dış Politikasının Ana Hatları: 1848-1914", *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi*, 3/6, 2019, s.56-72.

KAYIRAN, Mehmet, "Milliyetçilik Akımının Balkanlar'daki Gayrimüslim Unsurlar Üzerindeki Etkisi (1789-1875)", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Türk Dünyası Uygulama ve Araştırma Merkezi Yakın Tarih Dergisi*, 2/5, 2019, s.71-97.

KELEŞ, Erdoğan, "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi) Dergisi*, S.23, 2008, s.149-194.

KOCA, Didem, "Sanayi Devrimlerinin Tarihsel Arka Planı ve İşgücü Becerileri Üzerindeki Yansımaları", *OPUS-Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 16/31, 2020, s.4531-4558.

KOÇ, Engin, "1871'den Günümüze Alman Dış Politikasının Gelişimine Genel Bir Bakış", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 20/80, 2021, s.1695-1708.

KODAL, Tahir, "Birinci Dünya Savaşına Giden Yol", *Belgi Dergisi*, S.9, 2015/I, s.1290-1294.

KORKMAZ, Erdal, KURT, Deniz, "Türk Devriminin Egemenliğin Değişimi Açısından Fransız ve Rus Devrimleriyle Mukayesesi", *TBMM'nin Açılışının 100. Yılı: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Demokrasi Uluslararası Sempozyumu*, 12-13 Mart 2020, Edirne, C.1, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2021, s.313-365.

KÜÇÜKKALAY, Mesut, "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S.2, 1997, s.51-68.

ONURSAL, Bilal Furkan, Başaran, Doğan, "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", *Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi*, 4/2, 2020, s.325-358.

ÖRENÇ, Ali Fuat, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S.46, İstanbul 2009, s.37-84.

ÖZDAL Barış, JANE, Murat, "La Der Des Ders'in Uluslararası Sistemin Yapısına Etkileri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7/14, 2014, s.215-245.

ÖZDEMİR, Mehmet, "Bir Zırvata Olayı Tunus'un İşgali", *Bellekten*, 67/248, 2003, s.119-138.

ÖZGÜLDÜR, Yavuz, "İttifaktan Savaşa: 2 Ağustos 1914 Tarihli Osmanlı Alman İttifak Antlaşması ve Yansımaları", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 76/2, 2021, s.475-492.

ÖZGÜLDÜR, Yavuz, "Yüzbaşı Helmut von Moltke'den Müşir Liman von Sanders'e Osmanlı Ordusunda Alman Askeri Heyetleri", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S.4, 1993, s.297-307.

ÖZLÜ, Zeynel, ÇAY, Mustafa Murat, "Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi (OTAM)*, S.48, 2020, s.109-146.

ÖZMEN, Yaşar Pınar, "İtalyan Milliyetçiliği", *Milliyetçiliğin Coğrafyaları-II*, Edt. Yusuf Ziya Bölükbaşı, Gazi Kitabevi, Ankara 2020, s.129-154.

REYHAN, Cenk, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", *Bellekten*, 69/254, 2005, s.217-266.

SADIK Rıfat Paşa, "Rusya Muharebesi Tarihi", *Müntahabât-ı Asâr*, İstanbul Tarihsiz, s.8-42.

SAVCI, Nural, "Osmanlı Devleti'nin Güç Kaybetmeye Başladığı Dönemlerde Şark Meselesi", *Turkish Academic Research Review*, 4/2, 2019, s.279-298.

TAMÇELİK, Soyalp, "Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkileri", *Erdem Dergisi*, 12/35, 2000, s.483-535.

TOPRAK, Serap, "1821 Mora İsyanı", *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.6, 2011, s.317-328.

## TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

TUFAN, Samet, “Türk-Rus İlişkilerinden Bir Kesit Karadeniz Demiryolları Müzakereleri ve İtilafname Teşebbüsü (Nisan 1900)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 4/6, 2018, s.295-312.

TURAN, Mustafa, “I. Dünya Savaşı Öncesinde Avrupa Devletlerinin Siyaset Stratejileri ve Osmanlı Devleti”, *100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu*, 3-5 Kasım 2014/Budapeşte, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2015, s.57-90.

TURAN, Şerafettin, “1829 Edirne Antlaşması”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9/1-2, 1951, s.111-151.

UYGUR, Erdoğan, UYGUR, Fatma, “Fransız Sömürgecilik Tarihi Üzerine Bir Araştırma”, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 173/173, 2014, s.273-286.

WALLACH Jehuda L., *Bir Askeri Yardımın Anatomisi, Türkiye’de Prusya-Alman Askeri Heyetleri 1835-1919*, çev.: Fahri Çeliker, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayını, Ankara 1985.

YAZICI, Hakkı, Demirel, Muammer, “93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı)’nden Sonra Eskişehir’e Yerleştirilen Göçmenler”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.29, Prof. Dr. Zeki Başar Özel Sayısı, Erzurum 2006, s.267-278.

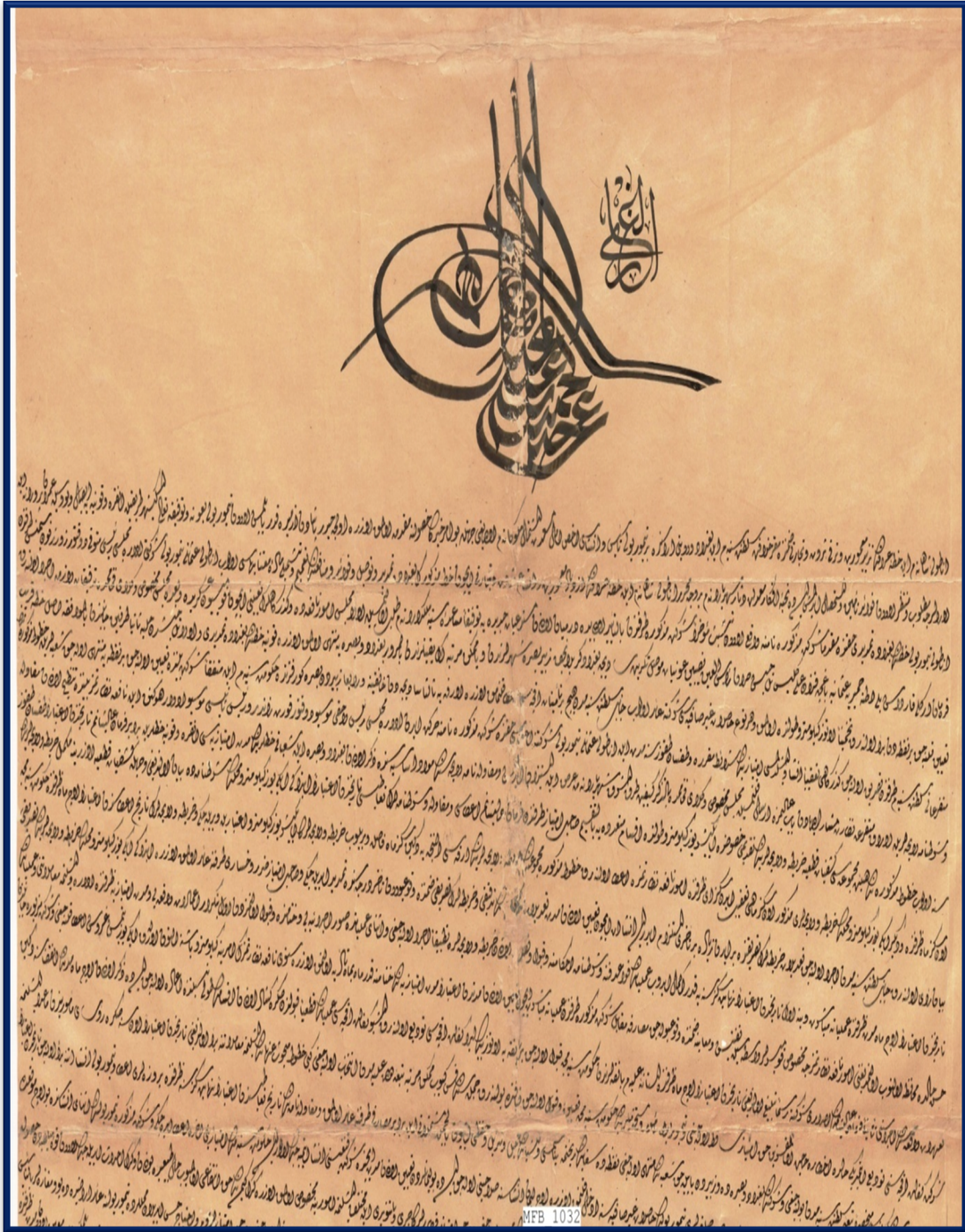
YILDIRIM, Sercan Özgencil, “Anadolu ve Bağdat-C.F.O.A. ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P. Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler”, *Beykent University Journal of Science and Engineering*, 5/1-2, 2012, s.69-93.

Yıldırım, İsmail, “Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 12/35, 1996, s.387-396.

YILDIZ, Özgür, KARAÇAĞIL, Canan, “Kırım Savaşı Üzerine Bir Değerlendirme (1853-1856)”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, 5/1, 2012, s.273-285.

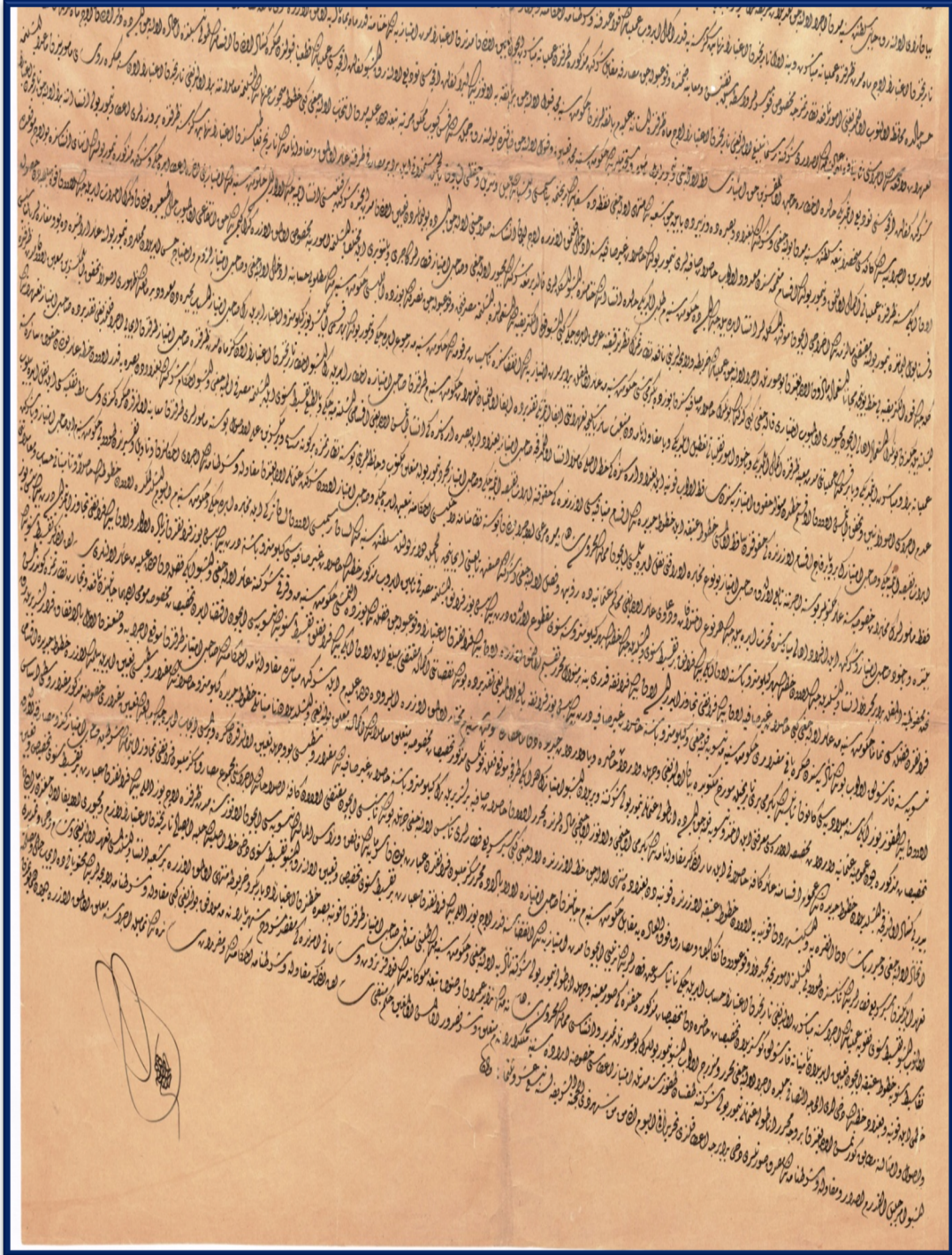
#### 4. Tezler

TÜRKMAN, Sayim, *Amerika Birleşik Devletleri’nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye’ye Yansımaları (1919-1973)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2005.



EK-1: İstanbul-Bağdat Demiryolu hattının inşa imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Verildiğine Dair Padişah II. Abdülhamit'in Fermanı. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BOA, (Osmanlı Arşivi), Müzehheb Ferman ve Beratlar (MFB), 1032.

TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME

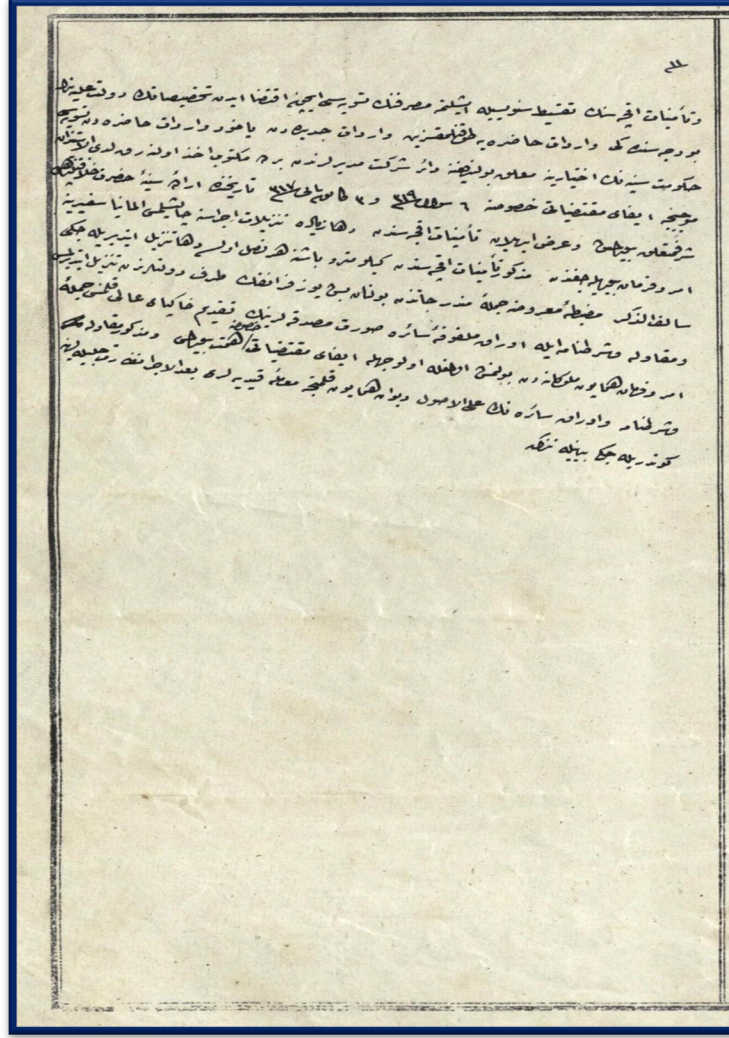


EK-2 : İstanbul-Bağdat Demiryolu hattının inşa imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Verildiğine Dair Padişah II. Abdülhamit'in Fermanı (Devamı). Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BOA, (Osmanlı Arşivi), Müzehheb Ferman ve Beratlar (MFB), 1032.






# TÜRK-ALMAN İTTİFAKINA GİDEN YOLDA BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ: ULUSLARARASI SİYASET EKSENİNDE BİR DEĞERLENDİRME



EK-4 : Konya'dan Bağdat ve Basra'ya Kadar tayin olunacak güzergâhta bir demiryolu inşası için Anadolu Demiryolu Şirketine imtiyaz verildiğine dair belge, 16 Ocak 1902 (Devamı). Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, BOA, (Osmanlı Arşivi), BEO, (Bâb-ı Ali Evrak Odası), 1782.133633

 GTTAD	
<b>Makale Bilgileri:</b>	
<b>Etik Kurul Kararı:</b>	Etik Kurul Kararından muaftır.
<b>Katılımcı Rızası:</b>	Katılımcı yoktur.
<b>Mali Destek:</b>	Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.
<b>Çıkar Çatışması:</b>	Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.
<b>Telif Hakları:</b>	Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.
<b>Article Information:</b>	
<b>Ethics Committee Approval:</b>	It is exempt from the Ethics Committee Approval
<b>Informed Consent:</b>	No participants.
<b>Financial Support:</b>	The study received no financial support from any institution or project.
<b>Conflict of Interest:</b>	No conflict of interest.
<b>Copyrights:</b>	The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.